A 13c

John Carter Brown
Library
Brown University

COURRIER POLITIQUE
DE LA FRANCE ET DE SES COLONIES.

PHILADELPHIE, le Mardi 4 Février 1794. n°. 2

The liberty of the press is the palladium *of all civil, political, and religious rights of freemen.* JUNIUS.

acte de navigation.

CONVENTION NATIONALE.

RAPPORT sur l'acte de navigation, fait au nom du comité de sureté publique, par B. Barrère. *Imprimé par ordre de la convention; envoyé à tous les départemens et aux armées, et traduit dans toutes les langues.*

Citoyens,

CE fut le 21 Septembre 1792, que la convention proclama la liberté de la France, ou plutôt, celle de l'Europe.

C'est donc le même jour, 21 septembre, que la convention doit proclamer la liberté du commerce, ou plutôt la liberté des mers.

Après avoir fondé la république politique, il vous reste à fonder la république commercante. L'acte de navigation anglais fut formé au milieu d'une révolution monarchique, il porte le cachet du despote qui le créa; l'acte de navigation français sera décrété au milieu d'une révolution démocratique, et portera l'empreinte de la liberté et de l'égalité qui l'ont produit.

Si la nation française eut résolu de se donner un acte de navigation, ou de détruire le traité de commerce de 1787, l'Angleterre lui aurait déclaré une guerre terrible.

L'Angleterre s'est mise à la tête d'une coalition de tirans, pour détruire notre liberté, et de ce moment la France a acquis le droit de détruire par le canon et par les bayonnettes, le traité de commerce, et de soutenir, par les mêmes moyens, l'établissement d'un acte de navigation.

Ces avantages sont les fruits de cette guerre: l'établissement de la liberté, la prospérité de la république et la resurection du commerce en seront le résultat.

Le traité de commerce détruit par un décret élévera dans la Manche, une barrière énorme entre la France et la Grande-Bretagne; il ne reste plus alors qu'à renverser les obstacles intermediaires jettes par l'Angleterre entre la France et les autres puissances

Voici nos moyens:

Il y a un siécle et demi qu'un acte de navigation ou l'ame de l'usurpateur Cromwel, est empreinte toute entière, établit et assura la tirannie maritime et la prospérité commercialle de l'Angleterre.

Il y un siécle et demi que le fameux acte de navigation Anglais fondé sur le mépris des droits et des intérets des nations offre une serie de lois injurieuses et attentatoires aux propriétés de tous les peuples.

Les publicistes de l'Europe ont proclamé cette vérité; la politique de la France ne s'en était pas doutée. *L'assemblée constituante plus occupée a detruire qu'a creer*, ne pensa jamais ni à la république Française ni à la liberté des mers. Une prédilection ridicule pour l'Angleterre, un traité de commerce ruineux et deshonnorant acheté des ministres de Capet, nous avait asservis. Les vues politiques du cabinet de Londres à notre egard, triomphaient dans les ateliers de nos manufactures et dans les comptoirs de nos négociants. Les Anglais travaillaient les metaux mieux que nous; ils étaient nos maîtres dans le commerce des colonies et de l'Inde —

Le cabotage, (cette école toujours active de nos matelots, cette seconde base de notre navigation, cette source des richesses de la Hollande, loin d'être interdite aux étrangers, comme elle l'est en Angleterre) a été fait par les étrangers.

La navigation des colonies, infinie dans ses détails immense par l'etendue qu'elle donne à notre commerce, cette navigation également intéressante pour le laboureur et pour l'artiste, pour le fabriquant et pour l'homme de mer, pour le riche et pour le pauvre; la navigation des colonies qui vivifie nos ports de mer et donne le mouvement a tous les travaux de l'industrie, était partagée par des étrangers, et nous étions spectateurs tranquilles.

La marine nationale qui naît de la construction des vaisseaux et de la pêche, a été détruite par le décret qui déclare que les navires sont marchandise, et permet de les acheter; elle a été détruite par le découragement des pêcheurs, et affaiblie, par le manque de secours, parcequ'on n'a pas donné les primes qui auraient triplé les armemens pour la pêche, et en auraient fait une espèce d'agriculture secondaire, puisqu'on peut employer, tous les ans, plus de 300

annuellement en France.

Enfin, les étrangers, surtout les Anglais, se sont emparés de notre navigation sous notre pavillon, et avec l'avantage des primes françaises, parceque nous avons nous-mêmes, négligé d'établir la loi anglaise, qui ne reconnaît et n'admet aux avantages de la navigation, que les bâtimens construits en Angleterre et appartenans à des Anglais.

Frappons sur cet abus. Nous avons mis embargo sur tous les bâtimens Anglais qui se sont trouvés dans nos ports au commencement de la guerre, il en est un plus juste et plus utile à la prospérité de la France, c'est le complément de l'acte de navigation, c'est la saisie et la confiscation au profit de la république de tous les bâtimens Anglais sous pavillon Français, c'est a dire, ceux qui sont achetés et construits avec des capitaux Anglais dans la vue de nous priver fraduleusement de nos primes et de nos droits, sous le nom d'un negociant Français, d'un capitaine Français.

Nos corsaires sont destinés à attaquer le pavillon Anglais sur les mers, et cependant notre avarice prête le pavillon Français à la navigation et au commerce de l'Angleterre.

Le despotisme lui même a senti cette injure faite à notre commerce maritime; il le defendu a plusieurs époques, mais ces lois nombreuses sont restées sans exécution, parcequ'elles n'accordaient point de récompense au délateur: il est nécessaire de donner au délateur une partie des capitaux étangers pour mieux assurer l'exécution des lois prohibitives que nous ferons sur cet objet. Bien des gens pretendent que cette mesure est immorale. Non il n'y a point d'immoralité à ruiner ceux qui nous affament, qui nous ruinent, ceux qui veulent nous arracher la liberté, et dévorer les fruits de notre brillante révolution.

L'assemblée constituante a laissé à la première législature, un trop long projet d'acte de navigation: de ce legs ne pouvait être amelioré par une assemblée législative plus occupée a démolir le trône de la famille Capet qu'à attaquer le sceptre de la famille d'Hanovre: mais le moment est venu: nous sommes enfin arrivés à une époque ou nous pouvons proclamer la liberté des mers, après avoir proclamé celle des hommes et de toute la terre.

Deja, le 29 mai dernier, le comité de sureté publique vous presenta dans son rapport, la nécessité de publier un acte de navigation français, comme le moyen de régénérer notre navigation, de ranimer notre commerce, d'encourager la construction de navires, d'augmenter notre pêche, de doubler notre commerce de transport, en empêchant que des étrangers vinssent prendre du frêt et se mélassent

avec les nations étrangeres.

Cette proposition fût applaudie; vous sentites, qu'après avoir formé la constitution politique et après avoir préparé la constitution morale par l'éducation publique, vous deviez encore former la constitution maritime et commerciale par un acte de navigation.

Le comité de commerce et de marine vous en fit présenter le projet par le citoyen Marec, dans la séance du 3 Juillet dernier, a peine fût il discuté; son ajournement fût le résultat de deux discours fondés sur des objections dont les auteurs reconnurent bientôt la frivolité.

On craignait, a cette époque, que l'acte de navigation ne nuisit aux relations commerçiales avec les puissances neutres, comme si le tems de guerre et de neutralité ne formait pas une exception inévitable et juste, comme si les droits imposés sur les marchandises importées en Suede par des bâtimens étrangers n'étaient pas, pour ainsi dire, l'acte de navigation de la Suède, comme si l'acte de navigation français, n'était pas une nouvelle armée commerçiale à opposer contre l'armée commerciale d'Angleterre, à l'avantage des autres puissances maritimes, en un mot, comme si tous les autres gouvernemens, toutes les autres nations, n'étaient pas fortement interressés à la chûte de l'acte de navigation anglais et à la reprise de possession des droits naturels de commerce et de navigation qui appartiennent à tous les peuples de l'Europe. proclamons donc aujourdhui, une loi qui établisse sur les mers, cette égalité qui est due à toute les nations avec lesquelles nous sommes en paix.

Américains, Suédois, Danois, Génois, Venitiens, vous tous qui avez eu l'utile et sage fermeté de résister aux insinuations perfides et aux insolentes menaces des Anglais et de nos autres ennemis! vous qui n'avez pas voulu interrompre vos liaisons commerciales avec un peuple libre, recevez cet acte solemnel de la reconnaissance Française: nos ennemis d'Angleterre et de Hollande ne seront plus les agens, ne feront plus les maîtres de notre commerce avec vous. Voici le décret tant désiré, qui prononce l'exclusion des navigateurs intermédiaires; cet acte solemnel de navigation va être publié dans tous les ports de France, et envoyé à toutes les puissances amies ou neutres; cet acte d'independance du commerce prononcé par les républicains Français ne sera revoqué ou detruit par nos ennemis, qu'au jour ou ils auront abbatu le pavillon tricolor qui flotte au sommet de cette salle nationale — Jugez de sa durée!

Avant de vous presenter le tableau rapide des avantages immenses de l'acte de navigation et de son influence sur la prosperité nationale, je vous montrerai le coup terrible qu'il frappera sur l'empire maritime usurpé par la Grande Bretagne, le coup plus terrible encore qu'il frappera sur son industrie,

son commerce, sa navigation, ses fabriques, ses manufactures, en même temps qu'il réveillera les autres nations et avertira les autres gouvernemens de se remettre en possession de leurs avantages sur les mers, et des droits imprescriptibles que le génie et leur situation typographique leur donne sur le commerce.

Législateurs! ce n'est point un acte de représailles, une mesure hostile, un exercice du droit de la guerre que je vous propose; c'est une déclaration des droits des nations, c'est la restitution d'un heritage naturel usurpé par des insulaires ambitieux.

Sans doute s'il fallait des considérations ou des motifs nationaux pour nous armer de la foudre contre ces usurpateurs des mers, pour châtier ces courtiers de rois et de constitutions royales, il nous suffirait de présenter, à la France libre, le tableau hideux des crimes du cabinet britannique, ils sont connus.

Qui a médité la destruction de la navigation neutre qui fut toujours respectée par le gouvernement anglais?

Qui a envoyé des ambassadeurs à Gênes, à Venise, à Naples, pour requérir la guerre contre la France, et arrêter toute communication avec elle.

Qui a insulté le pavillon des nations amies, et l'a mepriſé au point de saisir les vivres destinés pour un peuple qu'on voulait affamer pour mieux l'asservir? c'est le gouvernement anglais.

Qui a voulu accaparer autour de nous toutes les subsistances d'Amérique, de l'Inde et de l'Europe, pour traiter les Français, comme Lord Clive traita les Indiens en 1783, pour les soumettre à la plus abjurde tirannie?

Qui a eu la bassesse de nous offrir du pain avec des chaînes, des subsistances avec un roi, les moyens de vivre, sous une constitution dévorante? c'est le gouvernement anglais.

Qui rode continuellement autour de nos ports pour offrir des vivres aux esclaves qui se soumettront lâchement à recevoir un roi, et qui s'avilironat au point de consentir que ce roi soit Anglais ou Hanovrien?

Qui a osé attaquer Dunkerque avec les moyens les plus destructifs que la guerre ait inventés, pour rappeller à notre souvenir, le commissaire anglais, qui, sous une lâche monarchie, nous deffendit de mettre pierre sur pierre, et pour se mettre en mesure de faire des usurpations sur le continent de l'Europe?

Qui a tenté de semer la division parmi les Français, même parmi les patriotes, par les calculs les plus exécrables, par l'or et la corruption, par des commissaires qui se couvraient du masque du patriotisme?

Qui a répandu dans nos villes, même dans nos sociétés populaires, ces corrupteurs politiques, ou plutôt, ces infames agens d'un ministère anglais encore plus infame? Le gouvernement anglais.

Qui a déchiré le sein de la republique, en y ouvrant une blessure dévorante, une seconde Vendée, une guerre civile, entretenue par des agens secrets qui au milieu de nos départemens, en calculaient les dépenses, les moyens et les progrès?

Qui a déchaîné sur notre patrie, des voleurs, des prêtres réfractaires et des traîtres émigrans? Qui a gagné, avec de l'or une partie de nos garnisons? Qui a corrompu les citoyens et les généraux? Qui a jeté, par des assignats et par des intrigues, dans nos 15 bataillons des secondes levées de Paris, ces bandes de Piémontois, d'Allemands, de Génois, de Napolitains, l'écume des nations étrangères pour trahir nos frères d'armes, et ternir, s'il avait été possible, le nom parisien, qui le premier a été gravé par la main de la liberté, dans les annales sacrées de la révolution? Qui a si généreusement fourni aux scélérats de la Vendée, des fusils, de la poudre, des canons sur lesquels sont écrits les noms de ces tirans mercantiles de l'Europe? *Le gouvernement anglais.*

La suite au numéro prochain.

Ce rapport étant un peu long, nous avons cru ne pas devoir en attendre la fin pour donner les deux décrets qu'il a produits.

Decret de l'acte de navigation.

La convention nationale après avoir entendu le rapport de son comité de sureté publique, décrète:

Article premier. Les traités de navigation et de commerce existans entre la France et les puissances avec lesquelles elle est en paix, seront exécutés suivant leur forme et teneur: le présent décret n'y porte aucune atteinte.

II. A compter du 1er. Janvier 1794, aucun navire ne sera considéré comme Français, et ne jouira des priviléges des bâtimens français, amoins qu'il n'ait été construit en France, ou dans les colonies, ou autres possessions françaises; seront déclarés de bonne prise, et confisqués pour contravention aux lois de la république, tous bâtimens qui n'appartiendront pas en entier à des Français, et dont les officiers et les trois quarts de l'équipage ne seront pas Français.

III. Aucuns objets de luxe, denrées ou marchandises ne seront importés en France dans les colonies et autres possessions françaises que par des bâtimens Français ou par des bâtimens appartenants aux habitans du pays qui a produit les denrées marchandises ou à des habitans des ports accoutumés &c. de vente et de première exportation, les officiers et les trois quarts de l'equipage etant de la nation dont les bâtimens porteront le pavillon: le tout, sous peine de confiscation des bâtimens et de leur cargaison et d'une amende de 3000 livres qui sera payée solidairement par les proprietaires, le capitaine, le lieutenant et les agens du bâtiment et de la cargaison.

IV. les bâtimens étrangers ne transporteront d'un port Français à un autre, aucunes productions, marchandises &c. du cru, du produit ou des manufactures de France de ses colonies ou de ses autres possessions, sous les peines portées par l'article 3.

V. Il sera fait un nouveau tarif de droits combiné avec l'acte de navigation et le décret qui abolit les douanes entre la France et ses colonies.

VI. Le present décret sera proclamé sans délai, dans tous les ports et villes de la république, et notifié par le ministre des affaires étrangères, aux puissances avec lesquelles la nation Française est en paix.

Second decret.

La convention après avoir entendu son comité de sureté publique décrete ce qui suit.

Art. I. Les congés des bâtimens sous pavillon Français seront le jour même de la publication des présent décret, pour ceux qui sont dans les ports et huits jours après l'arrivée de ceux qui y entreront, deposés aux bureaux des douanes nationales, avec les titres de propriété.

Tout dechargement et depart de bâtimens sera différé, jusqu'a ce qu'on aura delivré un acte *Francisation.*

II. Tout propriétaire de bâtiment, en présentant le congé et le titre de propriété de son bâtiment, sera obligé de déclarer, en présence d'un juge de paix, et de signer au registre des bâtimens français qu'il est propriétaire du bâtiment, qu'aucun étranger n'y a d'intérêt directement ni indirectement, et que sa dernière cargaison ou importation des colonies françaises, ne provient ni de l'armement, ni de la commission, ni de la propriété d'un étranger.

III. Si le proprietaire ne reside pas dans le port ou est le bâtiment, la personne à la quelle il est consigné et le capitaine, donneront caution pour produire a une certaine époque, les actes de propriété et la declaration affirmée et signée par le vrai propriétaire du bâtiment et de la cargaison.

IV. Si la propriété des bâtimens et même celle des cargaisons pour le commerce entre la France et les colonies n'est pas prouvée être Française, par titre et par serment, les bâtimens et cargaisons seront saisis, confisqués, vendus, et la moitié du prix d'achat donné au dénonciateur.

ETATS-UNIS.

Alexandrie, 27 Janvier.

Extrait d'une lettre de Norfolk, du 19 Janvier 1794.

Le capitaine Dorset arrive de Bordeaux après une traversée de 8 semaines; il nous apprend qu'il y a eu en France un embargo de deux mois, et qu'on venait de le lever lorsqu'il descendit la rivière. Deux jours après, autre embargo, malgré lequel il sortit de la rivière étant déjà assez éloigné de la ville pour échapper à la vigilance civique. Il à laissé plus de 130 bâtimens américains. La convention avait fixé le prix de tous les objets importés, et deffendu toute espèce d'exportation.

Boston, le 22 Janvier.

Le général Houchard qui commandait les carmagnols de Dunkerque, lorsqu'ils repoussèrent le duc d'York, a été guillotiné.

Philadelphie.

Extrait de la gazette des Etats Unis du 1er. Fevrier.

On demande si la cargaison du navire indien la *Ville de-l'Orient*, confisquée par M. Genet, est vendue en vertu d'un décret qui confisque les proprietés de la compagnie des Indes, ou en vertu d'une procuration des propriétaires et à leur profit?

On demande si les cargaisons de Saint Domingue, actuellement dans nos ports, doivent être vendues de la même manière.

On demande à quoi sera appliqué le produit des ventes? s'il le sera au payement des traites de St-Domingue, pour subvenir aux frais des expeditions du Sud de l'Amérique, ou s'il sera envoyé en France, *en especes?*

On demande si l'exportation de plusieurs millions de gourdes est une operation bien avantageuse pour les Etats-Unis?

On demande si les intrigues d'autrefois de la part des étrangers, peuvent entrer en comparaison avec celles qui distinguent cet heureux temps ou tout *deguisement* est si ouvertement proscrit?

Extrait du journal de la Guillotine.

Il est singulier que les commissaires de St-Domingue que le citoyen Genet representait il y a un mois, comme des anges de paix, des républicains sevéres et à l'abri de tont reproche, soient aujoudhui depeints dans le *general advertiser* (1) comme complices de Galbaud qui était le seul coupable il n'y a pas encore 25 jours.

AVIS.

1 Un navire à trois mats, bon voilier et très commode pour les passagers, partira sous peu pour St-Domingue. S'adresser, pour le fret et le passage, à M. Osmond, troisième rue Nord.

---

(1) Feuille aux ordres de Genet.

Philadelphie, de l'Imprimerie de *PARKER.*

No. 22

E789
T653w
1-Size
v.3